

# Hét Spoor naar buiten ...

## 150 jaar treinen in Sint-Niklaas

### Verleden, heden en toekomst ...

Toespraak door de heer ir. Daniël Depaemelaere, districtsdirecteur, district Noordwest.

- ❑ *6 november 1844,*  
de eerste stoomrit tussen Sint-Niklaas en Antwerpen-Linkeroever;
- ❑ *9 augustus 1847,*  
de voltooiing van de spoorlijn tussen Gent en Sint-Niklaas-West;
- ❑ *24 september 1970,*  
de eerste elektrische trein rijdt officieel van Sint-Niklaas door de tunnel onder de Schelde naar Antwerpen-Centraal;
- ❑ *3 juni 1973,*  
de elektrifikatie van het baanvak tussen Sint-Niklaas en Gent;
- ❑ *8 december 1992,*  
het station Sint-Niklaas wordt het pilootstation voor het SABIN-project, een geoptimaliseerd biljettensysteem waarbij wordt geopteerd om optimale informatie te kunnen geven aan de klant;
- ❑ *16 juli 1993,*  
in Sinaai komen de eerste automatische biljettenverdelers;
- ❑ de voorbije en de komende weekends tot begin december  
spoorvernieuwingswerkzaamheden tussen Sint-Niklaas en Lokeren.

Deze opsomming van enkele memorabele data geef ik enkel om aan te tonen dat vandaag reeds 150 jaar treinen rijden in Sint-Niklaas en dat de spoorweg blijft investeren in een degelijk transportmiddel dat tevens een waardig alternatief biedt voor de toenemende milieu- en transportproblemen.

In 19 minuten van hartje Sint-Niklaas naar hartje Antwerpen en in minder dan een half uur naar de provinciehoofdplaats Gent... . Het station van Sint-Niklaas beschikt over twee snelle internationale intercityverbindingen die Antwerpen met Rijsel en Oostende met Roosendaal verbinden.



Met de toenemende mobiliteit openen deze verbindingen heel wat interessante perspectieven :

- ❑ vanuit Rijsel kan men met TGV-Noord op minder dan één uur naar Parijs sporen en vanuit het nieuwe station Lille-Europe spoort men vanaf maandag 14 november met de Eurostartrein in twee uur naar Londen;
- ❑ vanuit Roosendaal het grensstation in het Noorden spoort men vlot en snel naar de voornaamste Nederlandse steden.

Daarenboven beschikt Sint-Niklaas over een interregioverbinding met Leuven van waaruit er een aansluiting is met de Intercitytreinen van Oostende naar Keulen waardoor ook het Duitse hinterland op een zeer vlotte manier kan bereikt worden.

En om volledig te zijn vermeld ik ook nog de interregioverbinding naar Brussel via Lokeren en Dendermonde waardoor de Wase treingebruikers zonder problemen naar onze hoofdstad kunnen sporen.

U begrijpt onmiddellijk dat Sint-Niklaas over heel wat troeven beschikt. Enkele cijfers tonen dat trouwens ook aan. Dagelijks stappen er ongeveer 6 300 reizigers op onze treinen te Sint-Niklaas, dit is 15 % meer dan bij de start van het IC/IR-plan in 1984. Daarenboven is de verkoop van het aantal internationale biljetten aan de loketten van Sint-Niklaas de laatste vijf jaar verdubbeld tot iets meer dan 10 000 per jaar.

De NMBS wil zich dan ook verder inzetten om de service en het onthaal van haar cliënteel te verbeteren. Heel recent werd er in dit verband en in samenwerking met de Ombudsdienst van de NMBS het "Handvest van de NMBS-klant" goedgekeurd, waarbij wordt tegemoet gekomen aan heel wat verzuchtingen van onze klanten.

Dat handvest omschrijft de dienstverlening waarop de NMBS-klant recht heeft. Naast een duidelijk aanbod is dat ook de juiste informatie op het juiste moment. Tevens worden ook de doelstellingen van het voor- en natransport omschreven. Ook de krachtlijnen worden vastgelegd van de inrichting van de stations en hun onmiddellijke omgeving om zo klanten, ook de minder validen, een gemakkelijke en veilige toegang te kunnen bieden. Het handvest beschrijft ook de kwaliteitsbeginselen waaraan een volledige dienstverlening moet beantwoorden : een stipte, comfortabele en veilige treinreis en een efficiënte, klantvriendelijke dienst naverkoop. Het oordeel van de klant moet de leidraad zijn voor de kwaliteitsverbetering van de service. Het handvest onderstreept het onthaal dat de NMBS moet nastreven in de dagelijkse organisatie en in de contacten met de klanten.

De rechten vervat in dit "Handvest" zijn geen ijle woorden, want reeds enkele jaren worden er ernstige inspanningen geleverd om het onthaal van onze klanten te verbeteren. Hierbij verwijs ik graag naar de vernieuwing van het station Beveren die in 1992 werd gerealiseerd.

Om de aansluitingen tussen trein en bus te optimaliseren werd er vorig jaar in alle Vlaamse provincies een Provinciale Vervoerscommissie geïnstalleerd die alle mogelijke knelpunten moet proberen op te lossen.



In Dendermonde resulteerde dit onlangs in de indienststelling van een elektronisch aanwijsbord waarbij de buschauffeur de nodige informatie krijgt om vooral bij minder gunstige omstandigheden een degelijke aansluiting met de trein te kunnen verzekeren. Deze samenwerking tussen De Lijn en de NMBS wordt verder uitgediept en het is de bedoeling om in de toekomst in alle belangrijke aansluitingsstations deze vorm van samenwerking te realiseren.

Ook in Sint-Niklaas worden concrete plannen uitgewerkt om de onthaalinfrastructuur te verbeteren. Een eerste werk dat op het programma staat is de realisatie van een bewaakte fietsenstalling in samenwerking met de stad Sint-Niklaas. Onze dienst Infrastructuur voert momenteel besprekingen met de technische diensten van de stad om dit project zo vlug als mogelijk gerealiseerd te zien.

Ook kom ik graag eens terug op de spoorvernieuwingswerkzaamheden die volop bezig zijn tussen Sint-Niklaas en Lokeren. Tegen begin december zullen ongeveer 13 km spoor volledig vernieuwd zijn waardoor in de eerste plaats vooral het rijcomfort voor onze reizigers wordt verbeterd maar daarenboven de geluidshinder voor de omwonenden sterk zal worden verminderd.

Op het einde van mijn betoog kom ik echter graag terug naar de basis van deze bijeenkomst. "150 jaar treinen in Sint-Niklaas" laten wij uiteraard niet onopgemerkt voorbijgaan. Het ganse weekend zijn tal van manifestaties in- en rond het station gepland. Graag nodig ik u en de Wase bevolking uit om gedurende het weekend eens nader te komen kennismaken. Verschillende tentoonstellingen en infostands brengen een duidelijk beeld van wat onze spoorwegen vandaag te bieden hebben. Uiteraard lichten wij ook een tipje op van de sluier van de toekomstplannen van onze maatschappij met name het plan STAR 21 en de Eurostartreinen die maandag aanstaande commercieel in gebruik worden genomen. Met "speurtreinen", zo genoemd omdat er een leuke bezoekerswedstrijd aan gekoppeld is met talrijke mooie prijzen, wordt viermaal over het historische traject gereden met passende historische informatie via de boord-radio.

Tal van stadsdiensten en andere plaatselijke verenigingen en organisaties dragen ook hun steentje bij tot deze viering, waardoor wij u een rijk gevarieerd programma kunnen aanbieden.

Wij hopen van harte dat u allen, tesamen met vrienden en kennissen dit weekend eens wilt langskomen en uiteraard hopen wij ook om u daarna nog eens op een van onze treinen te mogen begroeten.

Tot slot wens ik een woordje van dank te richten aan alle diensten en personen die hebben meegewerkt om deze historische happening een volwaardig programma te bezorgen en ik denk hierbij onder andere aan de verschillende stadsdiensten, waaronder het VVV, het stadsarchief, de protocoldienst en de overige, talrijke personen en verenigingen. Maar laat mij evenwel toe om in het bijzonder de heer Herman Cole te vermelden, die instond voor de algemene organisatie en coördinatie.



# Hét Spoor naar buiten ...

## 150 jaar treinen in Sint-Niklaas

### Een historische noot

*door de heer Willy Boonefaes - gepensioneerd spoorwegman*

#### *Het ontstaan van de lijn Sint-Niklaas - Antwerpen ...*

In 1830 stond de jonge Belgische staat voor een nijpend probleem : hoe kon men het best het industriële gebied van Luik verbinden met Antwerpen, nu de uitweg via de Maas door Nederland was afgesloten ?

Twee ingenieurs van het departement Bruggen en Wegen, Pierre Simons en Gustaaf De Ridder kregen opdracht de aanleg van een spoorlijn te ontwerpen voor de verbinding van Luik en Duitsland met Antwerpen. Na een contact in Engeland met Stephenson werd op 5 mei 1835 tussen Brussel-Groendreef en Mechelen de eerste nationale en Europese vastelandse lijn ingehuldigd.

In 1841 vroeg De Ridder een vergunning aan voor de aanleg van een "economische" spoorlijn - spoorbreedte 1,150 m in plaats van de gebruikelijke 1,435 m - van Antwerpen naar Gent via Sint-Niklaas en Lokeren. Hij kreeg echter forse tegenwind, ondermeer van de toenmalige directeur van de spoorwegen Masui. Volgens hem was het Land van Waas enkel bevolkt door baanstromers en wolven !

Na eindeloze administratieve procedures werd De Ridder bij K.B. op 16 juni 1843 tot persoonlijke concessionaris aangesteld voor de aanleg en de exploitatie van de lijn. Op nauwelijks 17 maanden kwam de eerste sectie tussen Sint-Niklaas en het Vlaams Hoofd klaar met een aansluitende veerdienst naar Antwerpen.

De eerste trein - door De Ridder zelf bestuurd - vertrok op 6 november 1844 om 10.12 uur uit Sint-Niklaas naar het Vlaams Hoofd. Daar vertrok een stoomveer naar Antwerpen-Waas. De terugreis gebeurde 's avonds om 18 uur. De laatste raderboot - de Baron Pisse - werd in mei 1940 door het Belgische leger gekelderd op de Schelde.

De tenderlocomotief, de eerste van dit type, werd door De Ridder ontworpen en gebouwd door POTUL aan het Vossenplein te Brussel. De tweede uit een reeks van negen, de "Pays de Waes" is nu nog steeds de blikvanger van het spoorwegmuseum te Brussel-Noord. Deze stoomlocomotief werd in 1952 hersteld van de in mei 1940 opgelopen schade tijdens het bombardement van het Mechelse Arsenaal. Ingenieur Empain en remisechef Buyl uit Sint-Niklaas hadden hierbij de enthousiaste hulp van heel wat vrijwilligers.

De eerste spoorlijn Antwerpen - Gent werd voltooid op 9 augustus 1847. De totale lengte van de lijn Vlaams Hoofd - Gent-Waas bedroeg 49 km. Ze omvatte niet minder dan 86 overwegen. Het enige kunstwerk op de lijn was de Durmeburg te Lokeren, een ophaalbrug naar een concept van De Ridder. De privé maatschappij werd door de Staat overgenomen op 1 juni 1896. Als laatste stunt werd toen, in één nacht tijd, overgeschakeld van smalspoor naar normaalspoor.

### *Wie was Gustaaf De Ridder ?*

Ingenieur Gustaaf De Ridder werd te Brussel geboren op 31 mei 1795 en woonde te Sint-Niklaas in de Ankerstraat als "scheepsbouwer".

Achtereenvolgens was hij in dienst bij de Franse Genie en de Nederlandse Waterstaat, betrokken bij de planning en de aanleg van het kanaal Brussel-Charleroi.

Vanaf 1831 werkte hij bij Bruggen en Wegen waar hij samen met zijn collega Simons, de plannen opstelde voor het eerste spoorwegnet naar het wetsontwerp van Rogier. Hij kreeg er een benoeming als hoofdingenieur bij Bruggen en Wegen en werd nadien directeur bij de spoorwegen. Hij was betrokken bij de aanleg van nieuwe lijnen, o.a. die tussen Namen en Luik.

In 1848 werd hij bij de "Chemin de Fer d'Anvers à Gand, par Saint-Nicolas et Lokeren", ook bekend als P.W. ofte "Pietje Waes", opgevolgd door zijn stadsgenoot baron Edouard Prisse en overleed op 27 mei 1862 te Lee Mée in het Franse departement Seine et Marne.



# Hét Spoor naar buiten ... 150 jaar treinen in Sint-Niklaas

## Historische documenten geselecteerd in het stadsarchief en tentoongesteld in de wachtzaal van het station

*een realisatie van de heer Piet Van Bouchaute - stadsarchivaris*

- G. De Ridder, "*Mémoire à l'appui d'une demande en Concession pour l'établissement d'un chemin de Fer Direct de Gand à Anvers, par Lokeren et Saint-Nicolas*", een gedrukte brochure, Brussel, 24 juli 1841, 7 blz, met een aangekleefd gedrukt plan "*Chemin de Fer de Gand à Anvers par Le Pays de Waes*", 31 x 75 cm.
- J.-B. Rogiers, "*Lettre adressée le 3 septembre 1841 à Monsieur le Ministre des Travaux Publics, indiquant les avantages que représenteraient un nouvel embranchement ou seconds ligne de Chemin de Fer, au projet fait par M. l'Ingénieur de Ridder*" (...) en "*Extrait du Courrier Belge du 29 août 1841*", een drukwerk van 3 blz.
- G. De Ridder, "*Brief aan de Sint-Niklase burgemeester De Munck-Moerman*", Brussel, 28 september 1841, met "*een kopie van de brief aan de burgemeester van Antwerpen en aan de voorzitter van de Antwerpse Handelskamer Brussel, 26 september 1841*", beide handgeschreven.
- "*Compagnie du Chemin de Fer du Pays de Waes : Statuts*" Brussel, Em. Devroye, 1841, een drukwerk met lichtgroene omslag, 23 blz.
- "*Compagnie du Chemin de Fer du Pays de Waes : marché à forfait*" Brussel, Em. Devroye, 1842, een drukwerk met blauwe omslag, 24 blz.
- "*Compagnie du Chemin de Fer du Pays de Waes : Acte de souscription*", 1844, een handschriftelijk document.
- "*Verzoekschrift met 103 handtekeningen van Sint-Niklase burgers aan het Sint-Niklase stadsbestuur omtrent plaats van het station*" Sint-Niklaas, 19 april 1845, handgeschreven, groot formaat, 4 blz.